SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(*Son las 14:46).*

–La Comisión de Transporte y Obras Públicas da la bienvenida a los representantes de la Gremial Única del Taxi. El presidente Dourado se comunicó con la comisión informando que ha sufrido un percance de salud y no puede venir. También nos comunicó la nómina de la delegación.

Con mucho gusto les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR FARDÍN.- Buenas tardes. Soy secretario de CPATU.

Antes que nada quiero agradecer a la comisión por habernos recibido. Queremos excusar, como ya lo saben, al presidente Dourado. Lo aqueja un pequeño problema de salud debido, en parte, a la gran preocupación que la situación que estamos viviendo concita en el sector. Es un tema que nos tiene preocupados, no solo al taxi sino a todo el transporte en general. Vemos con gran asombro cómo este tipo de aplicaciones que pretenden quedarse con el trabajo formal y constituido avasallan todos los derechos de los trabajadores y pasan por arriba del Estado, sin importarles si van a quedar trabajadores por el camino, familias y microempresarios.

Nosotros, alertados por esa situación y viendo lo que pasaba en el resto del mundo, hace ya un par de años que la venimos denunciando. Sinceramente, en ningún momento pensamos que iba sustanciarse de este modo, operando completamente por fuera del Estado y haciendo oídos sordos a lo que las autoridades municipales y nacionales han dicho en varias oportunidades.

A pesar de ello, nosotros intentamos echar luz sobre el asunto. Ahora vamos a entregarles unas carpetas que contienen información periodística, un estudio del constitucionalista Martín Risso, algunos artículos de prensa muy sustanciosos con respecto al tema, declaraciones de prensa que están *neteadas* en las que prácticamente todos han sido unánimes en que esto debería ser declarado ilegal. Eso es lo que nosotros venimos a proponer, a solicitar que nos ayuden con esta situación.

También queremos decirles que nos hemos reunido con todas las autoridades que tienen que ver con el asunto. A instancias de eso el Poder Ejecutivo nombró una comisión interministerial que, según se nos dijo, se expedirá en estos días. Pero, más allá de eso, queremos aportar datos y una base cierta para no discutir sobre una entelequia que, aparentemente, es Uber en este caso.

Nosotros venimos con base sólida de razonamiento, venimos con el sentido de la razón que nos asiste. El taxi es un medio de transporte que está fuertemente regulado, tanto en Montevideo como en el resto del país. Además, tiene que cumplir con cinco inspecciones al año, con conductores habilitados, con licencia de conducir profesional y con determinadas características del vehículo. Cumplimos con todo eso: formalidad, normativa, regulación y también nos adherimos a las normas del Estado y al estado de derecho propiamente dicho. No entendemos cómo esta aplicación pretende pasar por arriba de todo y destruir el sistema de transporte formal, en este caso el taxi. Más allá de que vayan a terminar con el taxímetro, entendemos que empieza por el taxi, pero terminará con todo el transporte formal. Esto es lo que queremos denunciar.

No nos hemos quedado quietos, hemos golpeado las puertas de todos los ministerios y entes que tienen que ver con el tema y por último conversamos con las autoridades de la Ursec, a quienes les pedimos que la aplicación de Uber a través de su señal fuese bloqueada o inhabilitada para ser utilizada en todo el territorio nacional. Nos respondieron que por sí mismas no tenían potestades para tomar esa determinación, pero que con alguna resolución o un indicio por parte de las autoridades departamentales o nacionales, actuarían rápidamente.

Entendemos que por infinidad de razones, insisto, esto debe ser declarado ilegal más allá del simple y sencillo hecho de interpretar que atenta contra el trabajo; es más, avasalla el derecho de los orientales. Esta situación enfrenta a uruguayos con uruguayos mismos y alguien desde afuera lo está

articulando mientras ve cómo nos peleamos por un mercado de transporte que es único e indivisible, si se quiere.

Se nos ha acusado de ser un monopolio, cosa que cualquiera que entienda de transporte sabrá que no es así; hay 3.200 taxis solo en Montevideo, los cuales son emprendimientos microempresarios. Una persona solo puede tener cinco permisos a su nombre. Esta aplicación posiblemente genere un monopolio porque van a ver mil, dos mil o ene vehículos afiliados a este tipo de aplicación que los va a gobernar una única persona, ente o entelequia. En definitiva, este es otro de los puntos que nos alarma y nos preocupa.

Por esa razón estamos acá para pedir el apoyo de los señores senadores, si es posible que se expidan y nos den una mano con esta situación que francamente nos tiene desbordados y nos agobia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Los integrantes de la comisión tenemos como norma escuchar las ponencias y limitarnos a hacer preguntas para luego analizar –junto con el material que nos dejen– las solicitudes planteadas.

En ese sentido voy a hacer una pregunta. Hay dos aspectos pasibles de cuestionamiento en esta situación de hecho que se ha generado con la instalación de este nuevo mecanismo. Uno atañe específicamente a la empresa en cuestión, que es del ramo de la tecnología y no directamente del transporte, que cumple con la función de conectar y, el otro, refiere al traslado que se realiza, actividad que es paralela a la del taxi.

Se está haciendo hincapié en el tema de la legalidad y nuestros invitados apuntan, específicamente, a que se estaría generando un mecanismo no regulado de transporte que, si bien por definición no es taxímetro en sí mismo, opera como una suerte de competencia desleal –por llamarlo con algún término–, pero no sería así con respecto a la existencia de una herramienta tecnológica que no solamente se puede utilizar para este tipo de servicios sino también para otros.

Quiero clarificar esto porque, en oportunidad de tratarse el presupuesto en la comisión de Presupuesto integrada con Hacienda del Senado –que también conformamos algunos de los senadores de esta Comisión de Transporte y Obras Públicas–, las autoridades de la cámara uruguaya que tiene que ver con la tecnología nos alertaba de eso, es decir, de separar específicamente la empresa del rubro y una función que puede, en ese caso, rozar el derecho o afectar lo que están planteando.

Esto lo pregunto porque me da la impresión de que no es lo mismo y tal vez nuestros invitados crean que sí. Por eso, incluso, ya repartimos en la comisión el informe del doctor Risso –catedrático muy destacado– y, por lo menos en lo que me es personal, vamos a leerlo con mucha atención para ver hacia dónde apunta.

Me parece que esto, por lo menos, en lo personal, me clarificaría la visión del tema.

Aclaro que haremos todas las preguntas primero para que luego las puedan contestar nuestros invitados.

SEÑOR LORIER.- Después de saludar a nuestros invitados –por supuesto– y de desear a Dourado que se recupere pronto, quiero hacer una pregunta.

Quiero saber si nuestros invitados tienen estudios vinculados a lo que ha venido pasando a escala internacional, porque todos sabemos que este es un problema que se tiene en Río de Janeiro, en Nueva York y en muchos países. Creemos que no deja de ser importante manejar lo que podríamos denominar legislación comparada, que nos ayude a ver cómo han ido implementando soluciones en otros países, que pueden ir desde la prohibición total hasta elementos como, por ejemplo, equiparar los derechos pero también los deberes de cada una de las partes, porque si se viene a un mercado a competir, evidentemente, tendrán que cumplir, se me ocurre, con todos los mismos deberes que se

deben cumplir aquí. Señalaron algunos, pero también hay otros que se les exige y que son de distinta naturaleza.

Desde ese punto de vista, ¿hay elementos que puedan acercar a esta comisión o, por supuesto, trasmitir rápidamente en una misma reunión sobre estas cuestiones internacionales?

SEÑOR PINTADO.- En primer lugar, quiero saludar a nuestros invitados y, en segundo término, decir que, en lo personal, tengo la posición de que en un sistema regulado cualquier actor que ingrese tiene que hacerlo con las mismas condiciones y obligaciones. Eso es en general y en términos teóricos.

El informe del doctor Risso establece claramente –en lo personal, creo que es así– lo siguiente: «La actual operativa de Uber es violatoria del orden jurídico vigente y por ende es incuestionablemente irregular» y que «La Intendencia tiene el deber de velar por el cumplimiento de su propia normativa y, si fuera el caso, aplicar las sanciones correspondientes para poner fin a la situación irregular». Cuando se menciona a la intendencia debe interpretarse que se refiere, si no estoy errado, a cualquier intendencia, porque son las que regulan el transporte de pasajeros.

Continúa diciendo el informe del doctor Risso: «C) Si la Intendencia no cumpliera adecuadamente con sus deberes de contralor sería civilmente responsable frente a los taxistas por los daños que sufran (pérdida de ingresos). De la misma forma, si modificara la regulación sin prever en las inversiones realizadas por los taxistas (pagos de más de US$ 100.000 por matrícula)». O sea que este punto tiende a igualar las condiciones y el punto D), que es el que me parece más importante establece: «Cabe insistir en que la cuestión es departamental y no deben ni las autoridades nacionales ni la ley interferir en la materia. Entiendo que solo complicarían la posición del Gobierno Departamental».

Comparto esta afirmación. ¿Por qué la complicaríamos? Porque entraríamos en un lío de violación de autonomías y terminaríamos discutiendo si violamos o no la autonomía departamental y ese no es el centro del asunto.

Por otra parte, acá se señaló que la aspiración de la delegación que nos visita en el día de hoy era decretar la ilegalidad, pero eso corresponde al Poder Judicial y no al Poder Legislativo. Los invitados me conocen desde hace tiempo y saben que no me gusta decir gre gre para decir Gregorio y los espejitos de colores, menos. Yo podría decirles acá que vamos a hacer un proyecto de ley entre todos, pero coincido con Risso en que si elaboramos una iniciativa la terminamos complicando más, porque terminamos discutiendo con diecinueve por un lío de a quién corresponde la jurisdicción, y no terminamos resolviendo el tema de fondo. Creo que podríamos ver qué buenos oficios podemos hacer entre los interlocutores –otra cosa no podemos– porque lo que ustedes plantean en el fondo es eso: si alguien viene lo tiene que hacer en las mismas condiciones, con las mismas obligaciones y costos que se están planteando acá y ahí competimos en cualquier cancha. Esto es lo que se ha planteado públicamente. Entonces, quería ratificar si eso es así, porque el informe del doctor Risso es categórico en las conclusiones; son cuatro puntitos, pero muy claros.

SEÑORA PESCE.- En primer lugar, quiero hacer una apreciación y, después, una pregunta.

Recién escuchaba que hoy el taxi como empresa no es un monopolio. Entonces, ¿hay taxistas que pueden trabajar y que no estén agremiados a la Gremial Única del Taxi? Digo esto porque al pensar en la Gremial Única del Taxi se podría creer que hay una única posibilidad y que eso los convertiría a ustedes –por más que sabemos que hay otras empresas que tienen diversos accionistas, que cada uno puede tener equis cantidad de cosas– en la operativa de un elemento o un negocio que puede ser monopólico.

En el caso de que esta nueva modalidad tomara, como se ha manejado, transportistas que tengan que constituirse con empresas unipersonales, tener libreta profesional y cumplir con todos los requisitos laborales: una planilla de unipersonal y compartir y volcar los aportes, ¿ustedes seguirían considerando que esta empresa sería monopólica?

Últimamente salieron a la luz muchas iniciativas que ustedes estaban planteando para mejorar el servicio. Si bien es verdad lo que dijo el señor senador Pintado en el sentido de que aquí no tomamos decisiones, creo que escucharlos nos sirve para enriquecernos respecto de ustedes y de lo que es Uber, tanto en lo que tiene que ver con vehículos –por ejemplo, quitar la mampara– como en la forma de pago. Me gustaría saber si ustedes ya venían pensando estas iniciativas y lo expresaron en la prensa ahora o, justamente, lo están reviendo a partir de que les aparece una especie de competencia, dejando de lado si es o no legal. Simplemente, quiero saber porque hay posibilidades de que venga esta competencia, pero en el futuro puede ser otra, ya que Uber está acá y también en otros lados. Me consta de que esto es así porque hace poco estuve en el exterior, concretamente, en Estados Unidos, visitando una exposición de arte muy importante –había colas enormes– y se presenta un señor con un cartelito ofreciendo los servicios de Uber. Obviamente, Uber está circulando en todo el mundo y está pegando fuerte; no es que vino únicamente a Uruguay a destruir a la Gremial Única del Taxi. Entonces, quiero preguntarles sobre las últimas declaraciones que hicieron ustedes, cómo visualizan la situación con o sin Uber y si realmente se van a implementar las mejoras que plantearon.

SEÑOR CASTAINGDEBAT.- Buenas tardes para todos.

La primera pregunta que quería realizar casi que la contestó el senador Pintado, pero igual la voy a reiterar. Ustedes vienen a un ambiente legislativo y el soporte legal que traen concluye que el tema no es legislativo sino departamental. Entonces, mi pregunta es por qué vienen igual aquí, cuando el único informe que tienen dice que no es un tema legislativo.

De lo expuesto puedo resumir que el reclamo o la preocupación se debe a la competencia desleal. Ustedes hablan de que no hay regulación y de que, por ser desleal, afecta los ingresos de quienes viven del transporte del taxi. Entonces, qué pasaría si Uber se regulara, como sucede en Estados Unidos donde cuando tomas un Uber aparece el *tax* en el celular dependiendo del Estado, la tasa aeroportuaria si se trata de un aeropuerto, o el costo en caso de que un shopping cobre por tomarlo. En ese caso, ¿el reclamo de ustedes quedaría sin efecto y convivirían con él?

La otra cuestión es si el reclamo es solo por competencia desleal y si también incluyen a todo el transporte ilegal. Digo esto porque fui diez años intendente en Flores y sabíamos quiénes eran los que tenían taxis ilegales, que en el noventa por ciento de los casos eran los mismos que tenían taxis legales; sabíamos quiénes tenían remises, pero no lo usaban como tales sino como taxis; sabíamos quiénes hacían fletes sin tener chapa de flete. Después de diez años en los que contratamos a todos los abogados posibles para consultarlos nos dimos por derrotados, porque los taxistas no denunciaban a los compañeros ni al que tenía el remise y los fleteros tampoco denunciaban a los que hacían flete. Entonces, si es un tema de competencia desleal, la pregunta que quiero realizar es si en el reclamo de ustedes también está todo lo que refiere a taxis ilegales en el Uruguay, los remises que cumplen funciones de taxi y todo el resto, porque como dijeron aquí, éste no es solo un problema del taxi sino de todo el transporte. Creo que si vamos a buscar una solución de fondo debemos poner todo en la bolsa para no tener que estar discutiendo cada modalidad de transporte cada vez que venga alguien con todo el derecho del mundo a decir que se siente perjudicado.

SEÑORA AYALA.- Comparto plenamente lo que dijo el senador Pintado, más allá de que las vivencias que tuvo el senador Castaingdebat también las tuve como intendenta de Artigas. Estoy de acuerdo en que se trata de un tema departamental, pero no me gustaría ingresar nuevamente en lo que es la desregulación del trabajo. Muchos años y trabajo costó regularizar todo lo que refiere a leyes laborales y formalizar el empleo en el país, como para que hoy, de un plumazo se empiece a abrir una brecha.

SEÑOR PRESIDENTE.- Simplemente quiero agregar una pregunta concreta antes de cederles el uso de la palabra. Me gustaría conocer qué evaluación hace la Gremial Única del Taxi sobre el uso de la mampara desde que se implementó hasta ahora.

SEÑOR CASTAINGDEBAT.- Esta actividad, como tantas otras, tiene varias patas: una, es quien presta el servicio y otra, muy importante, es quien paga por el servicio. La corta experiencia que tenemos con Uber nos permite pensar que el público está dispuesto a ir hacia ese camino por diferentes motivos. Frente a esto me pregunto: ¿cuáles son las diferentes medidas que se están pensando respecto a lo que hoy es la prestación común del taxi? No para combatir a Uber, sino para que el actor más

importante –el que paga por el servicio– se sienta más cómodo o no tenga la necesidad de salir a buscar alternativas frente al servicio del taxi.

SEÑOR LORIER.- ¿Tienen la estimación de lo que le sale anualmente a un taxista cumplir la función? Desde el permiso inicial, que tengo idea que anda por los USD 100.000, hasta lo que desde el punto de vista legal tienen que aportar mensualmente. Me parece que recién desde ahí Uber podría empezar a plantear alguna cosa; es decir, si se pone en ese mismo nivel –como bien lo decía el señor senador– de obligaciones, no sólo en materia de regulación, sino en lo que ustedes tienen que gastar obligatoriamente para trabajar.

SEÑOR FARDÍN.- Ante la nutrida cantidad de preguntas trataremos de ser ordenados y escuetos.

Con respecto a la disquisición de si son empresas digitales o de transporte, entendemos que está muy claro: es una empresa de transporte. Más allá de que quiera estar disfrazada de tecnológica, es una empresa de transporte. No hay dudas. Si vamos al derecho comparado internacional, más allá de que Uruguay tiene sus particularidades notoriamente marcadas con respecto a lo que sucede en otras partes, Estados Unidos ha sido quien ha marcado esa jurisprudencia porque ya está recibiendo demandas por relación de dependencia y están dando lugar a ellas. Me parece que eso aclara meridianamente la situación.

Con respecto a lo que decía el señor senador Lorier, en el caso de prohibiciones internacionales y demás, hemos visto todo tipo de incidentes; basta con recoger los medios de prensa para ver los insucesos ocurridos a pasajeros, los accidentes no cubiertos por empresas de seguro –que por supuesto corresponde que no los cubran porque están contratando un seguro que no les corresponde– y los contralores que no se cumplen. Internacionalmente se ha tomado todo tipo de agregado de valor para tomar la determinación de prohibir la señal de Uber. Hay dos bloqueos que se pueden aplicar: uno es por DNS, prohibir el nombre de Uber.com o lo que fuere –que es fácilmente burlable– o un bloqueo por IP que produce un bloqueo definitivo y no se puede utilizar en esa plaza. Entendemos que esto es lo que pondría a resguardo todas estas situaciones.

Está claro que los casos de prohibición han sido en Nueva Delhi, India –en particular–, Alemania, Francia y España. Pero, más allá de donde esté prohibido, lo que debe quedar claro es que Uber viene a regular lo que no está regulado, como sucede en algunos mercados como, por ejemplo, el Distrito Federal de México o algún otro país del tercer mundo. ¿Qué es lo que sucede? Uruguay tiene una fuerte regulación y Uber vendría a romper con todo eso, a degradar el mercado de tal modo que todos volveríamos a ser informales, porque qué sentido tendría aportar fuertemente al BPS, como lo hace un trabajador del taxi, cuando en definitiva otro, en «igualdad de condiciones» –entre comillas– estaría compitiendo lealmente cuando todos sabemos que no es en igualdad y es desleal, porque sería un monotributista, un unipersonal o directamente no sería nada. Todos hemos visto, en los medios de prensa que han hecho informes en esta última semana, que a viva voz y a cara descubierta los trabajadores admiten que trabajan en negro, que no aportan nada y que no pagan nada a Rentas, mientras nosotros pagamos todo y nos sometemos a todos los controles posibles. Lo nuestro llega a tal punto que si queremos colocar un *sticker* para anunciar una acción social o comunicar lo que se nos ocurra, tenemos que pedir autorización a la intendencia; pero nos avenimos a las normas y las cumplimos.

O sea que, en definitiva, también queda claro que no deberíamos ir por el camino que han seguido otros países, que han tenido el problema en la cara luego de que ya les explotó. Nosotros lo venimos anunciando desde antes de que estos hechos se consumen y pasen a mayores.

Con respecto al informe del catedrático Risso, surge claramente que es de competencia departamental y es muy claro lo que él expone, pero en esta mesa veo a varios exintendentes y esa es la razón por la que estamos aquí; hemos venido por el derrame que debe tener esto sobre cada uno de nosotros y por lo que cada uno puede hacer sobre su departamento. Por eso recurrimos a ustedes.

Asimismo, entendemos que la comisión multiministerial que se formó nos hacía ver que se rozaba en algo al Poder Legislativo y por eso estamos hoy aquí. Queríamos compartir con ustedes esas opiniones, sabiendo que en esta mesa había exintendentes.

En cuanto a lo que decía la señora senadora Pesce, debo afirmar que trabajadores no agremiados en CPATU desarrollan la tarea de trabajo en el taxi. Aclaro que esta tarea la puede desempeñar cualquier persona que esté apta para ello, ya sea permisaria o no, basta con que tenga una licencia de conducir habilitante y que alguien le dé trabajo. El nombre de Gremial Única del Taxi fue agregado a la sigla para que fuera fácilmente identificable. Somos el Centro de Propietarios de Automóviles con Taxímetro del Uruguay –CPATU–, nombre que constituye una sigla de difícil comprensión para el dominio público. Muchas veces, al decir CPATU no queda claro de qué se trata y por eso se le agregó Gremial Única del Taxi para que se entendiera. Inclusive, ese nombre también es válido por otra razón, ya que esta gremial –CPATU– es la que representa a todo el taxímetro frente a ustedes, frente al Poder Ejecutivo y todo lo relativo a la articulación con el Estado. Nosotros estamos representados en los consejos de salarios por el grupo 13, que es el que abarca el desarrollo de la actividad de transporte terrestre y al taxímetro en particular.

Reitero que cualquier persona puede desarrollar la tarea del taxi, más allá de la gremial. La Gremial Única del Taxi tiene un servicio de despacho de viajes, que es Radio Taxi 141, pero hay otros tantos –Radio Taxi Comunitario, Montevideo, Punta Gorda, Celeritas, Scott etcétera–, infinidad de ellos, y cada uno puede gestionar o no su carpeta a través de nuestra gremial. De hecho, se nos ocurren dos o tres casos más como, por ejemplo, oficina Ciudadela, oficina Goes o Sadem, y cada una de ellas recibe carpetas a modo de gestoría que están por fuera de la gremial, de CPATU. O sea que CPATU tampoco es un monopolio aunque se quisiera mirar desde ese lugar.

Con respecto a la pregunta de si Uber es un monopolio, debo decir que entendemos que sí lo es, porque podría llegar a fijar las tarifas de todo el transporte. Imaginemos esta situación: Uber entra a la plaza, destruye todo el sistema de transporte de taxímetros, se apropia de ese sistema y sigue en la línea de operar por fuera del Estado; de esta manera podría fijar las tarifas y poner el precio que se le antojara. Sin embargo ustedes, como Estado, nos fijan la tarifa que nosotros podemos cobrar; no podemos cobrar más ni menos de lo que nos dice el Ministerio de Economía y Finanzas. De hecho, si Uber entra a la plaza, podría llegar a fijar precios en más tanto como quisiera. Hay un producto que Uber pretende implantar en Montevideo, en particular, y creemos que también en algunos departamentos de interés turístico; se llama Uber X y, por naturaleza, cobra un 30 % menos que Uber. Ahora bien, a sabiendas de eso, si vemos el comparativo de tarifas que ellos pretenden cobrar, notaremos que son prácticamente las mismas que las del taxi. Entonces, si son las mismas que las del taxi, a un 30 % menos, por naturaleza, el día que Uber –no Uber X– se implante y cambie su producto, costará un 30 % más. De allí en más, será lo que ellos quieran.

En consecuencia, más allá de que efectivamente entendemos que esto puede sustanciar una situación de monopolio o de competencia dominante, predatoria, también entendemos que por esa misma razón no debería ser permitido. No vamos a agregar mucho más con respecto a esto porque creo que los argumentos son bastante sólidos y pesados.

Nos preocupa mucho el tema del precio. Está claro que deberíamos tener una tarifa más cara, pero también entendemos que cualquier usuario debe querer pagar lo mínimo por el servicio. Ahora bien, si nosotros con esta estructura de costos que tenemos podemos soportar el servicio, cómo puede ser que alguien que nos quiera competir –de modo aparentemente leal– esté cobrando lo mismo y teniendo una utilidad del 25 % sin hacer nada. Respondiendo al senador Lorier, nuestra estructura de costos determina que, cumpliendo con todos los laudos salariales, todas las normas vigentes, con todos los costos asociados que tiene el taxímetro, la utilidad es de un 9,12 %. Ese informe lo tiene el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Ernesto Murro –se le acercó–, para que la ronda salarial pudiera ser cerrada oportunamente –todavía no la tenemos cerrada–; pero la utilidad es de un 9,12 %, y no hay más que eso. En cambio, una empresa que vino a operar por fuera del Estado –lo recalco–, ya de pique se está llevando el 25 % sin hacer nada, y todavía con la amenaza que nos cabe encima de que puede llegar a fijarnos las tarifas.

Con respecto a lo que ustedes consultaban en cuanto a si las mejoras del servicio respondían a Uber o no, trataremos de hacer un *racconto* bastante resumido.

Estamos preocupados por la capacitación de los conductores desde mucho antes de que llegara este tipo de aplicaciones colaborativas; estamos preocupados por la mejora del servicio de tiempo antes de que llegara este tipo de aplicaciones, y basta con mencionar que el taxi fue el primer

servicio que contó con la imagen de marca país como distintivo. Los taxis fueron los primeros en tener el logo Uruguay Natural en su capó, y eso fue debido a un proceso de capacitación que el Ministerio de Turismo oportunamente impartió a conductores de taxi. Ya desde aquel momento estábamos preocupados por eso. Esa capacitación se reeditó en el tiempo a tal punto que hace una o dos semanas terminamos de cerrar un grupo de más de 30 trabajadores que fueron capacitados, en acuerdo con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, la Inefop y la Asociación Turística de Montevideo, lo que se conoce como Conglomerado Turístico de Montevideo. Ese fue un proyecto que salió de la gremial. Se llevó al ámbito de gobernanza, que era la Intendencia de Montevideo, y prosperó; se llevó a los comités departamentales, al comité de trabajo de la Inefop, y así surgió ese proceso.

Otro punto o hito que podemos marcar es la colaboración que tenemos con Unasev en el estudio, por ejemplo, de la viabilidad de la mampara en el taxi, si es o no viable. Claro está que las condiciones que había en el año 1994, cuando se colocó la mampara, no eran las mismas que hay ahora. El mercado cambió; cambiaron los vehículos, cambió la plaza, la seguridad, y el hecho es que, lamentablemente, tenemos que seguir lamentando la pérdida de vidas en el sector. Eso nos lleva a cuestionarnos si corresponde o no que la mampara siga estando en el taxi. Sabemos que va a generar resistencias, que los trabajadores ya marcaron posición pero, en definitiva, tenemos que darnos ese ámbito de discusión. Esto ya se viene procesando de tiempo antes de la existencia de Uber en la plaza. Basta con ver los informes, o el informe final que emitió la Unasev con respecto al tema.

Estamos abiertos a discutirlo. Podemos valorar otro tipo de vehículo, con otro tipo de dimensiones, algo que sea menos invasivo para el pasajero. De todos modos, agregamos que la población media del país viaja cómoda en un taxi tal cual está constituido hoy, y esto no lo decimos nosotros, sino la Facultad de Ciencias. Hay un informe antropológico que se desarrolló durante todo el año anterior, y este año, sobre la mitad, fue emitido y es de consideración pública porque está al alcance de todos nosotros. Si no lo tienen, se lo podemos hacer llegar.

Más allá de eso, sí cuestionamos la viabilidad de la mampara. Queremos mejorar el servicio –está claro–, pero no por Uber, sino que lo queremos hacer ya de tiempo antes.

Desde el punto de vista tecnológico, la Gremial Única del Taxi, con sus servicios afines, ha estado en la punta del desarrollo. En el año 2006, fuimos los primeros en implantar el sistema de despacho por GPS, que convivió hasta la actualidad. Hoy paulatinamente estamos dando de baja a ese sistema y estamos migrando toda la flota a un sistema de despacho muy avanzado tecnológicamente y que se conoce como una tablet colocada arriba del vehículo. Eso nos permite ir eliminando de a poco el efectivo, tenemos acuerdos con las tarjetas y ya se está cobrando con la tarjeta física arriba del coche, con un post, por lo que el cliente no tiene la necesidad de dar la tarjeta o vocear el número. A pesar de ello, no nos quedamos y ya tenemos nuestras aplicaciones que son Voy en taxi, 141 app, 1919 app y ahora se va a desarrollar la de Punta Gorda - Capital. Así y todo, entendemos que el mercado debe ser más participativo y más democrático, pues no todo el mundo tiene acceso ni a una tarjeta de crédito ni a un celular inteligente o *smartphone*. Se desarrolla el pedido por SMS, con el costo único de un mensaje de texto. Entendemos que eso hace plural y democrático el sistema de despacho, que está funcionando hace más de dos años. O sea que nuevamente nos anticipamos a la amenaza de Uber, pero en definitiva esto vino para pasarnos por arriba, operando nuevamente por fuera del Estado.

La senadora Ayala planteaba la inquietud con respecto a que esto viniera a degradar el sistema de trabajo formal y debo decir que estamos totalmente de acuerdo: sí lo va a venir a degradar. Pero damos un paso más: entendemos que lo va a pauperizar.

Nosotros hicimos un esfuerzo muy grande para formalizar el trabajo del taxi –el senador Castaingdebat lo debe tener más que claro– y hemos ido acompañando al presidente del BPS en su oportunidad, Ernesto Murro, durante todo el interior en sus giras, haciendo conciencia con todos los taxistas del interior sobre los beneficios que tenía la formalidad y por qué debían estar allí. En el año 2005 se generó la primera ronda del consejo de salarios y firmamos aquel laudo, que en apariencia nos iba a perjudicar enormemente, porque pasábamos de una situación de comodidad de aportación por ficto a una aportación por base real, que verdaderamente era muy onerosa tanto para el trabajador como para la empresa. Más allá de eso, acompañamos la idea y antes de que ese laudo saliera

planteamos un recurso y la justicia nos amparó. Pero como nosotros entendíamos que la situación era de justicia para el trabajador, para el sector y para el propio gobierno, desestimamos lo que la justicia dictaminó amparándonos, y nos avinimos a ese laudo de 2005. Por eso para nosotros es tan importante el trabajo formal y que se siga desarrollando de ese modo. Uber no puede venir a desarrollar el trabajo así planteado, porque tendría que ser un taxi. Para tener las mismas condiciones, debería tener una franja amarilla, un techo amarillo y cumplir con todas las normativas que nosotros cumplimos. Entendemos que el único que puede desarrollar ese servicio es el taxi. Vendrán los remiseros a decir lo mismo y todos los que están nucleados bajo la cámara del transporte también lo harán. En definitiva, se trata de eso, pues cada cual debe desarrollar el trabajo que tiene que hacer con la normativa que se le impone.

SEÑOR PINTADO.- Creo que quedó claro lo planteado, a fin de no generarnos falsas expectativas en cuanto a lo que esperamos unos de otros. La presencia de ustedes me ha parecido muy ilustrativa, más allá del conocimiento que podamos tener del asunto. Aun así, quiero centrar algunos aspectos. Creo que debe distinguirse entre el que ofrece el servicio de intermediación y quienes lo prestan. En realidad, pienso que el foco debe estar en quien lo presta. ¿En qué sentido lo planteo? Si los requerimientos para el vehículo y la habilitación para quienes lo conducen son los mismos; si la tarifa es la que está regulada para todo el sistema; si las exigencias para el propietario del vehículo y para sus conductores son las mismas; si los costos del permiso y la habilitación son los mismos, ¿ustedes tienen problemas si las exigencias son las mismas?

Con respecto a la seguridad y el tema de la mampara lo que los usuarios reclaman son condiciones. Yo conozco el informe de la Facultad de Ciencias; estoy fuera del promedio, pero en el promedio los enanos se ahogan. Debo decir que este no es el único país que tiene mampara. Si uno va a Nueva York o a Londres, hay mampara; pero también hay mampara en otros lados, el tema es la confortabilidad del vehículo, y ahí viene el tema costos-exigencias que es otro lío que hay que tratar de resolver. Pero aun así me parece que el tema seguridad tiene que ver con cómo reducimos la cantidad de dinero en las unidades. Yo sé que ustedes están trabajando en esto, pero me gustaría saber –para que conste en la versión taquigráfica– en qué líneas de acción están trabajando para reducir la cantidad de dinero efectivo en los vehículos, incluyendo la posibilidad de que la tarjeta del Sistema de Transporte Metropolitano pueda recargarse previamente para pagar el taxi.

Por último, me gustaría saber si ustedes pueden ofrecer un servicio en el que el usuario entre a internet –como se hace con las aplicaciones «Voy en taxi», entre otras– y ponga que va del punto a) al punto b), y como ustedes saben cuántos metros son, le agregan la bajada de bandera, y lo pueden debitar; entonces, la persona sube al taxi sin tener que utilizar dinero, pagando desde su casa. ¿Ustedes están pensando ofrecer ese servicio?

Lo otro está claro y va en la línea que venía diciendo: para competir, hay que estar en igualdad de condiciones, hay que tener las mismas exigencias para todos y que gane el mejor; de lo contrario, el tema se traslada a quien regula la tarifa y hay que buscar otros mecanismos, que son más complejos. Estas son las preguntas que quería hacer.

SEÑOR CASTAINGDEBAT.- Hoy hice dos preguntas que no me contestaron, sobre las que voy a insistir, porque creo que hacen al fondo de la cuestión, y voy a explicar por qué.

Una pregunta es que si avanzamos al camino de la regulación de Uber y este se regula, ¿el reclamo de ustedes quedaría sin efecto? Hago esta pregunta porque, a pesar de que ya no soy intendente, hay algunos que piensan recorrer este camino. Si el Estado lo regula, se termina el reclamo y ustedes van a tener que convivir con Uber. La otra pregunta es que si bien ustedes dijeron que vinieron aquí a buscar un efecto difusor, evidentemente si vienen al ámbito legislativo es porque están pensando que puede haber una solución legislativa al problema. Legislar con nombre y apellido no creo que esté bien. Por eso les pregunto si el reclamo de ustedes es contra todo el transporte informal de pasajeros –taxis truchos, remises que manejan como taxis– o buscan una solución contra fulano de tal, porque sería mucho más fácil –en realidad fácil no es, porque estamos discutiendo este tema y no sabemos para dónde salir– encontrar una solución a todo eso que no funciona bien.

SEÑOR MERA.- Me llamo Enrique Mera y soy el tesorero de la Gremial Única del Taxi. Las preguntas le ganan a las respuestas pero, por suerte, algunas coinciden.

Con respecto a la regularización o al tema competencia, no estamos diciendo que no queremos competencia. Esto no es un negocio libre, no es un almacén que se pueda hablar de competencia, sino que es un servicio regulado y quien determina si hay o no competencia son los entes reguladores. El taxímetro la tiene, porque cada una de las unidades es competencia de la otra, porque son empresas unipersonales y distintas; no es una compañía. Por otro lado, si se quiere un servicio mejor, existe el remís que brinda más confort, tiene otras tarifas y también otro fin. Si se necesita un servicio para más pasajeros, existe, por ejemplo, el servicio turístico, el escolar y el ómnibus para el colectivo. Todas las ramas están más o menos involucradas y se soluciona el tema del transporte.

Creemos que considerar a Uber solo como un problema del taxi es como mirar el mapa con una lupa. Hoy somos los taximetristas que estamos trasmitiendo la inquietud de lo que puede llegar a significar Uber. Hacemos referencia a esta aplicación, como podemos hablar de muchas otras. Si se tomara esta medida que nosotros pretendemos sería ejemplarizante para otras que vinieran atrás. Por eso consideramos que está muy bien lo que señala el señor senador en cuanto a que no hay que personificar esto en una sola empresa o compañía que viene a prestar este servicio. Entendemos que su regulación o no tiene que ir de la mano de un estudio de mercado. El señor senador Pintado decía que si acondicionamos los vehículos en las mismas condiciones que un taxímetro, esa posibilidad ya la tenían todas las intendencias cuando hablamos de largar más chapas. No se necesitaría que estuviera Uber para decir si va a haber más o menos servicios. Esa posibilidad ya la tenía el ente regulador y entendemos que de esta manera pierde esta posibilidad, porque esto quedaría salvaje, libre, porque hoy estamos hablando de Uber pero, mañana, puede venir *Lift* o Blablacar –que son otras aplicaciones–, ¿y le vamos a decir que sí a unas y a otras que no, o van a venir todas? ¿Nos vamos a desregular también nosotros? Entonces, desaparece el servicio como tal, volvemos a la génesis del transporte, cuando todo era salvaje y desregulado. Creemos que es poner de quinta a marcha atrás a un Gobierno que en el tiempo que lleva ha regulado muchas cosas más que las que se han regulado en años anteriores y esto va en contra de eso. Como señalamos anteriormente, pensar en Uber como un problema solo para el taxi es mirar el mapa con una lupa, porque hoy esa aplicación ofrece ese servicio, pero es multifuncional, tiene hasta helicópteros y anunció que va a hacer reparto postal. ¿Por qué estamos aquí nosotros? Como taximetristas quizás solo tendríamos que hablar con las intendencias, pero como ciudadanos y tratándose del fenómeno Uber a nivel gubernamental, entendemos que debemos trasmitir nuestra preocupación porque mañana, por ejemplo, todos podemos ser policías, basta con comprar un revólver, ponerlo en la cintura y que una aplicación me contacte que quiere que le cuide su casa. También todos podríamos ser niñeros, cualquiera puede llamar a través de una aplicación para solicitar el cuidado de un niño, etcétera. Esa es la inquietud que queremos trasmitir. Quizás en lo departamental ya estamos cubiertos, porque hay normas, reglas y, como decía el señor senador Castaingdebat, los famosos «truchos» existieron de toda la vida pero, en alguna medida, sabemos cuántos son y dónde están. Acá estamos hablando de alguien que va de un plumazo a sacar lo que existe y no va a ser una simple competencia. Después que el taxi no exista, la pregunta que cabe es cuál va a ser el parámetro de comparación para Uber en lo que respecta al precio y a las condiciones de servicio pues es una empresa que tiene una tarifa *on demand. E*sto quiere decir que cobran según la demanda entonces, por ejemplo, si se va a una zona roja pueden poner un precio, si hay mucha demanda lo suben y eso solamente lo regulan ellos. Es lo más parecido a un monopolio. Ellos no son intermediarios, son los que cobran y los que le pagan. Son los que anunciaron, públicamente que se iban a hacer responsables de las multas que pudieran ocasionarse. Esto quiere decir que se están haciendo solidarios de una responsabilidad, que es lo más parecido a alguien que está tercerizando un servicio o empleando a alguien diciendo que lo que te pase, se lo va a pagar y de lo que cobre le va a dar una parte. No está cobrándose simplemente una comisión, es el que cobra, el que contrata el servicio y subcontrata a alguien para que lo lleve. Tan así es que en muchas partes del mundo están perdiendo juicios porque es fácilmente demostrable. Son tan feroces y avasallantes que le van ganando a las decisiones de la justicia. El apuro de ellos es rápidamente, a través de la publicidad notoria que están teniendo, cotizar en bolsa, para lo cual tener problemas les complica. Vienen a países que son regulados y si logran entrar, obtienen un trofeo como hicieron en Londres donde no había ningún problema con el taxímetro ni con la mampara. Todos conocemos –por lo menos a través de la televisión– cómo son los coches en Londres. Lograron ingresar allí por otra razón, porque para llegar a ser taxista se debía estudiar cuatro años, mientras que con Uber se es taxista de un día para el otro. Si bien no había disconformidad en la población, lograron adeptos y tener ese trofeo en Europa. En Sudamérica, Uruguay es un ejemplo de regulación en todo sentido y también en el transporte y para ellos llegar aquí es un logro.

Es la empresa más cara del mundo sin cotizar en bolsa. Mientras estoy hablando, Uber adquiere más valor. La semana pasada cotizaba a USD 50.000:000.000 y la última información que recibimos es que el valor de la empresa hoy es de USD 60.000:000.000 que, creo, es mayor que el valor de la deuda externa uruguaya y aún no cotizaron en bolsa.

El fin de Uber va mucho más allá de lo que estamos discutiendo hoy aquí. No se trata solo del taxímetro, sino de ingresar a un sistema regulado. Por lo tanto, si decimos que sí a esto, probablemente tengamos que decir que sí a lo que expresaba inicialmente como, por ejemplo, poner una empresa de seguridad y demás.

Con respecto a la pregunta de si queremos que se regule o no, contestamos que no queremos que se regule, porque hoy la Intendencia, si quiere, puede poner más servicios en la calle si es lo que se considera que hace falta. Y si los vamos a convertir en taxímetros, no entendemos por qué los vamos a regular, porque la Intendencia perfectamente ya lo puede hacer. De hecho, hasta ha sacado taxis, lo que significa un ingreso al Estado.

Muchas gracias.

SEÑOR PINTADO.- No se contestó la pregunta de si ustedes pueden ofrecer el servicio de una persona que por internet comunica que va tal lado a tal otro.

SEÑOR FARDÍN.- Debemos poner el foco en quién presta el servicio. Quizás esa sea la piedra angular del asunto. Hoy sabemos quién presta el servicio de taxímetros, pero no sabemos quién presta el servicio de Uber ni lo vamos a saber, porque es un desconocido que puede llegar a hacer cualquier cosa prestando ese servicio. Eso es lo que queremos evitar, pero no vemos otra salida que la que sea un taxímetro, un *remise*, un servicio de cadetería o lo que fuere. No hay dos opiniones. Debemos saber quién da el servicio y en qué condiciones. Por esa razón, y por extensión, si van a tener las mismas exigencias, tendrán que tener un techo amarillo. No hay dos posibilidades.

Con respecto al previo cobro electrónico, tendríamos que darnos un espacio de discusión al que estamos abiertos por una razón muy sencilla: la quinta esencia del taxímetro es el taxímetro propiamente dicho. Y, como todos sabemos, el taxímetro cobra por distancia y por tiempo. Esa es la fiel salvaguarda que tiene el cliente en cuanto va a pagar el precio justo por el servicio que se le está dando.

A su vez, deberíamos dar lugar a otra discusión en cuanto a tomarnos el trabajo de medir distancias y tiempos de determinados viajes, en determinadas horas, bajo determinadas circunstancias como, por ejemplo, si llueve, hay un embotellamiento y demás. Si bien el tema es más complejo que eso, podemos darnos el espacio para discutirlo.

Con respecto al prepago, ya lo tenemos. Estamos intentando que la Intendencia nos incluya en la tarjeta del STM. Lo venimos solicitando desde hace varios años, concretamente desde la administración anterior, pero no se pudo llevar a cabo por un problema de logística que tuvo la Intendencia con los puntos de precarga de la propia tarjeta. Creemos que en el correr del próximo año estaremos incluidos en la tarjeta. Tuvimos una reunión con la directora de la división Movilidad, ingeniera Tabacco, que nos confirmó que para ellos pasa a ser un tema de interés que nosotros estemos incluidos en ese sistema.

Para responderle al señor senador Castaingdebat, y le pido disculpas por no haber sido claro en…

(Intervención del señor senador Castaingdebat que no se escucha).

–Con respecto a los informales, queremos ser meridianamente claros: no los queremos y los denunciamos sistemática y permanentemente. Sin ir más lejos, ayer denunciamos ante la Intendencia de Montevideo dos vehículos que prestan el servicio de Uber, y otro más que presta el servicio informal de taxímetro.

Como hablaba de algún medio de prensa anteriormente –quizás más de uno de ustedes haya visto informes–, denunciaban y veían con asombro una situación de transporte irregular de taxímetro en un supermercado de la zona de La Teja. Ese servicio irregular, informal o como quiera calificárselo nosotros lo denunciamos no menos de cinco veces. Hasta el momento sigue prestando el servicio. Quizás haya sido un problema de desentendimiento porque nos consta que en el hospital Saint Bois esa situación fue denunciada por nosotros, la Intendencia se hizo presente y retiró la chapa de esos vehículos. Quizá no puede abarcarse todo, quizá sea de atender la situación, pero sí estamos de acuerdo con que no queremos informales de ningún tipo. Queremos que todos sean formales regulados según la misma norma que nos toca a nosotros. El que es un taxi, que sea un taxi, el que es Uber no puede existir y el que es un remise, que siga siendo un remise.

Es por esa razón que recalcamos: ¿Uber regulado o no regulado? No, no lo queremos. Queremos que el que venga sea regulado, que sea un taxi, un remise, una cadetería o lo que fuere, pero que sea regulado de acuerdo con la normativa que el Estado o la Intendencia imponen.

SEÑOR MERA.- Quisiera aportar otro dato. El servicio que nosotros prestamos es público. Lo prestan particulares pero, en realidad, es un servicio público. Tiene ciertas reglas y una de ellas es el compromiso de brindarlo las veinticuatro horas.

Cuando nosotros vemos un taxímetro parado en una avenida, en una calle, en una esquina a las tres de la mañana, y lo tomamos, probablemente sea el tercer o cuarto viaje de toda la noche. Cuando pensamos cómo puede brindarse ese servicio, o como cuando vemos un ómnibus con solo un pasajero en un recorrido equis, es porque ese servicio está sociabilizado, así como la pérdida. Hay horarios en los que, obviamente, se trabaja mejor. Entonces, el servicio se mide en el total del día. Si nosotros vamos a elegir los momentos en los que nos sirve trabajar, evidentemente, de noche no habría taxímetros. Y si viene una empresa o quien fuere y se instala para trabajar en las horas en las que le conviene, es porque el servicio que están dando hoy no es un servicio sino una changa; es gente que trabaja en otra cosa o que no puede tener libreta profesional –hemos visto gente joven trabajando– o gente que tiene miedo de subirse en un taxi porque se le sube cualquiera. Sin embargo, el taximetrista da ese servicio. A quien se suba, el taxi lo traslada donde le pida. No hay zonas rojas. Ni qué hablar cuando trasladamos gente lesionada. Es un servicio. No es algo que lo hagamos por conveniencia en el momento en que nos viene bien.

Cuando esta empresa u otras similares presten el servicio cuando les convenga, lo que va a pasar es que va a destruir el servicio que está porque le va a quitar esa posibilidad de cuando tiene que ganar para sociabilizar las pérdidas. A su vez, de noche, evidentemente, no va a poder tolerarlo. Entonces, ante la pregunta que anteriormente hacía el senador Castaingdebat de por qué la gente quiere Uber, es evidente que si yo ofrezco un vehículo mejor, con más confort, en el que no tengo mampara, no tengo nada porque sin duda hago lo que quiero, es mi auto particular, no pago nada, no pago BPS ni DGI, obviamente voy a ofrecer un precio mejor y también un servicio mejor. Si yo no pago nada, mis márgenes de ganancia y de maniobra son otros.

Si acá dijéramos que vamos a poder comprar ropa a mitad de precio, todos levantaríamos la mano. Y si es de contrabando, aparentemente, a mucha gente no le importa. Todos sabemos lo que implica el contrabando. Entonces, si mañana vamos a permitir el contrabando para que todos compremos mejor y más barato, seguramente la opinión pública va a estar de acuerdo. Por eso es que la gente quiere Uber porque lo que te ofrecen, sin duda, es superior a lo que está basado en otras reglas.

Por último, quiero decir que el taxímetro brinda el servicio a toda la población, no solo al que tiene un teléfono inteligente con Internet, sino tanto a una persona mayor como a una joven, con teléfono de línea –todavía hay gente que lo tiene–, con o sin tarjeta, porque esta empresa solo trabaja con gente que tiene una tarjeta internacional. Incluso, como decía el secretario, el pedido de taxi puede realizarse por SMS para los que aún tienen celulares que no son inteligentes y que son muchos; probablemente estos celulares vayan a desaparecer, pero nosotros vamos a estar hasta que desaparezca el último. Brindamos servicio a toda la gente –de bajos recursos o no–, a quien quiera y con una tarifa igual para todos. Esta empresa tiene una tarifa estimada por un *software* basado en el tiempo y en el tráfico, pero llegado el momento probablemente se pueda llegar a pagar más. Es más, ha habido casos que fueron comentados en la red, que les costó más de lo que le habían dicho. Una

vez que terminan el viaje tienen la posibilidad de cobrar más porque se dañó el auto, se derramó un refresco o lo que sea. Dentro del contrato que el cliente asume está la posibilidad de que puedan debitar esos costos. No hay límites, pero el taxímetro sí los tiene.

Muchas gracias.

SEÑOR LORIER.- Quisiera saber si han estudiado, desde el punto de vista jurídico, la posibilidad de utilizar una figura como *dumping* o algo similar.

Una de las cosas que más me llama la atención del planteo es que acá hay un Uber X y un Uber. Está claro que Uber X está trabajando con un precio y una vez que domine el mercado, puede aparecer Uber con un precio distinto. De esta manera, mañana podría aparecer Uber Y con otro precio todavía distinto. Entonces, a la preocupación original, agrego esta otra situación porque no sabía que había dos aplicaciones, una con un precio bastante inferior, y la otra que después se va a adecuar. Otro aspecto que también hay que tener en cuenta es que trabajan en horario de mayor rentabilidad –por decirlo de alguna manera–; no tienen ese sobrecosto que está implícito –la gente no lo conoce–, que implica mantener un servicio durante las veinticuatro horas. Así estemos hablando de un costo mínimo o lo que sea, ellos no lo asumen. Este es otro problema que hay que sumar.

Por lo tanto, quisiera saber, insisto, si han estudiado la posibilidad de utilizar como argumento este tipo de figura jurídica que permite que la gente comprenda la situación, porque básicamente acá hay una pelea –entre comillas– por la opinión pública. Hay sectores que están encandilados con este tema. Muchas veces se toma esto como lo moderno, como que estamos en Nueva York, en Londres, como que Uruguay está en el primer mundo, pero el problema es que nos entraron con esta cuestión y mañana también nos pueden entrar con otros servicios. Fíjense que si entran al mercado así, sin un tratado, como podrían hacerlo si tuviéramos algún tratado de desregulación de servicio. Esta es una de las cuestiones que me fue naciendo con este intercambio. Claramente, con todo regulado, con un mercado que para cualquier uruguayo es casi imposible –me refiero a los recursos; no es tan sencillo tenerlos–, hay que contar con la extensión de las autorizaciones para nuevas chapas, que no las hay. Porque ¿cómo hago para ser taxista? Tendría que comprar la chapa. Si de todas formas entran al mercado, cómo sería si tuviéramos determinadas figuras jurídicas que aprobaran –no solo en este ramo, sino en cualquier otro– los servicios uruguayos.

Tampoco hay que dejar de lado lo que señalaba la señora senadora preopinante en cuanto a que como es una batalla por la opinión pública, el tema de los servicios y de la calidad está en juego. Está bien lo que han dicho nuestros visitantes acerca del avance, pero también me parece –lo digo con total honestidad– que todo esfuerzo para mejorar rápidamente los servicios es importante a la luz de esta batalla por la opinión pública uruguaya.

SEÑOR FARDÍN.- La verdad es que recibimos con beneplácito los comentarios del señor senador Lorier. La figura del *dumping* se aplica claramente sobre la actividad de Uber en Uruguay.

En estos días estamos instruyendo a la parte jurídica del centro a fin de inscribir una denuncia en la Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia contra Uber, justamente, por *dumping.* Gracias, señor senador.

Nos preocupa mucho el tema y entendemos que tiene un alcance múltiple porque en la vuelta ya anda otra aplicación colaborativa que viene a pegarle directamente al turismo, que es *Airbnb;* esto lo tiene claro el subsecretario de Turismo y Deporte, Benjamín Liberoff, que ya se expresó, hace unos meses, en un medio de prensa, concretamente, en *El Observador*. A pesar de ello, la Cámara Uruguaya de Turismo y la propia Asociación Turística de Montevideo no han tomado cartas en el asunto ni han emprendido acciones con respecto al tema y lenta pero inexorablemente viene constituyéndose como un mecanismo de reserva de camas de hotelería o de alojamiento. Basta conversar con cualquier operador turístico para advertir que la verdad es que lo está viendo como una amenaza real y tangible.

Con respecto a las buenas acciones o prácticas que el taxi desarrolla, lamentablemente todos tenemos claro que lo que vende es la mala noticia. Cuando hicimos la ceremonia de cierre de

cursos de conductores, en esa mesa estaba sentada la ministra de Turismo y Deporte, las autoridades del Inefop, de la Asociación Turística de Montevideo y nosotros mismos, que compartíamos doble rol por participar por la Asociación Turística de Montevideo –en el propio conglomerado, como se le dice– y por la gremial. Podemos decir que, lamentablemente, medios de prensa había solo dos porque era una buena noticia y no vendía.

De estas buenas acciones tenemos un rosario bastante largo y extenso, además de un proyecto de responsabilidad social que venimos desarrollando hace un tiempo –me refiero a taxis que trasladan a personas con discapacidad–, pero todo esto no llega a la opinión pública y, lamentablemente, no tenemos la billetera con que sí cuenta Uber para comprar espacios o incidir en los formadores de opinión. No tenemos ese canal y debemos ir remando sistemática y permanentemente contra eso.

Tan importante es la billetera de Uber que ellos deciden dónde y cómo tributan. Ellos tienen una ingeniería financiera por la cual está estudiado que alrededor de un 1% o un 2% de lo que recaudan es lo único que tributan en el país al que viene a alojarse o a parasitar. Partimos de la base de que ellos ya se están llevando el 25% de los viajes y que, de ese 25%, dejan en el país la única miga de entre 1% y 2%. Basta con verlo; aquí lo único que están tributando es el 3,66% más IVA de la transacción de esa tarjeta de crédito internacional, nada más. El resto se lo llevan todo.

A su vez, cualquiera que quiera reclamar algo contra Uber tiene que ir a los tribunales de Ámsterdam y la ruta de ese dinero, por lo que nos ha dicho un asesor que contratamos, termina en las Islas Caimán, tristemente.

Creo que no tenemos nada más que agregar sobre esto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay más consideraciones, preguntas o comentarios, agrademos la presencia de nuestros invitados. Ha sido de mucha utilidad la información brindada y el intercambio que ha tenido lugar, que va a servir a todos para trabajar en lo que se ha planteado aquí.

(Se retiran de sala los representantes de la Gremial Única del Taxi, C.P.A.T.U.).

(Ingresa a sala un representante de la Junta Departamental de Colonia).

–La comisión tiene el gusto de recibir al señor edil de Colonia, Marcel Bonnet, primer vicepresidente de la Junta Departamental de ese departamento. Queremos pedirle disculpas por el atraso que tuvimos en la comisión, lo que le supuso una espera importante. A partir de una resolución de la Junta Departamental de Colonia, que trasladó la inquietud de que una delegación que el señor Bonnet representa fuera recibida en esta comisión, es que hoy agradecemos su presencia y lo escuchamos.

SEÑOR BONNET.- Justamente, era una delegación la que iba a venir, pero he quedado solo porque el presidente de la Junta Departamental, Mario Colman, por sus actividades laborales –es abogado y está en un juicio–, no pudo asistir, y el segundo vicepresidente, Martín Pérez, debió asistir a otra sesión aquí en el Palacio.

Trataré de ver cómo puedo hacer para trasmitir una pelea de larga data, para lo cual voy a hacer un *racconto* –quizás un poco largo, aunque ya tengo el *speech* bastante de memoria– porque no todos conocen la situación de lo que es la escollera Boca del Cufré en el límite entre San José y Colonia.

En el año 1994 se construyó una escollera en el arroyo Cufré. Quiero decir, un poco en broma y un poco en serio, que seguimos comprando espejitos de colores porque una promoción española dijo que, por el tema de la navegación, cada 30 kilómetros debía haber una amarra para poder aprovechar los cauces, y ese proyecto se compró. En principio, eran dos escolleras paralelas, una a cada lado del margen del arroyo, pero se construyó sólo del lado de San José una escollera de 430 metros. Los

estudios de viabilidad que se solicitaron llegaron un año después del comienzo de la obra. La escollera se termina de construir en el año 1996 con la particularidad de que no tiene cimentación; se hizo poniendo un tipo de piedra que es sobrante de cantera y no tiene la dureza ni la forma como para este tipo de escollera. De esto nos enteramos con el paso del tiempo. Nosotros venimos trabajando desde 2001 con vecinos de Los Pinos, que es una de las playas de la costa de Colonia, porque se nos había advertido que con el tiempo iba a empezar a disminuir la parte de playa, cosa que hoy es un hecho.

En el Período pasado estuvimos con el intendente de Colonia, doctor Zimmer. En ese departamento se hizo un atracadero para la empresa Montes del Plata y le habían ofrecido que se llevaran la piedra sin costo, pero el flete salía muy caro. En el devenir de las cosas el intendente le habilitó una cantera de piedras en Conchillas y no hubo ni discusión porque el flete consistía en cruzar un alambre para llevarse las piedras.

En el primer período de Gobierno del Frente Amplio, el ministro Rossi estuvo en el Club Esparta de Colonia Valdense. La ONG Demaval –que es una comisión de vecinos en defensa del medioambiente de Colonia Valdense– y los integrantes de Costa del Inmigrante, se enteraron que andaba Rossi por la zona, pactaron una reunión en este club, le mostraron la documentación y él dijo que era un disparate, lo que fue alentador porque realmente era así. Cabe aclarar que para poder sacar la escollera no solo se necesita voluntad política sino también plata que según los estudios realizados serían unos USD 6:000.000 o USD 7:000.000, cuando la construcción costó USD 4:000.000.

Entendemos que un país productivo debe construir carreteras por el tema de los granos. Actualmente Nueva Palmira saca el 80% de los granos por lo que es entendible que las rutas deben estar en buenas condiciones.

En el período siguiente, 2009, asumí como edil en la Junta Departamental de Colonia y creímos que íbamos a tener una llegada distinta a los diferentes ámbitos, a diferencia de cuando éramos simplemente un vecino preocupado por problemas de costas. Mantuvimos reuniones con el entonces ministro Pintado, el Director Nacional de Hidrografía, Jorge Camaño, y con el señor Cabrera de la OPP. Por primera vez logramos juntar actores: mantuvimos una reunión en Colonia con el intendente de ese departamento y con Jorge Camaño. Luego tuvimos una reunión con el intendente de San José, señor Falero, en San José, y otra con el hoy senador, en aquel momento Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Pintado, en Boca del Cufré. Estábamos muy ilusionados porque sobre la escollera se había hecho, en 70 u 80 metros, un paseo: se había rellenado con balastro y colocado luces y bancos; eso parecía que rendía. El intendente Falero dijo que tenía canteras disponibles de balastro para hacer esa caminería hasta el final y con alguna máquina empezar a retirar las piedras desde la punta hacia atrás. El destino final de las piedras era y sigue siendo: ¿a dónde las llevamos? Obviamente en algún lado hay que colocarlas. En ese momento también hicimos contacto con el alcalde de Juan Lacaze, Darío Brugman, que tiene grandes problemas en uno de los muelles y en una playa y, por lo tanto, ahí se podrían poner parte de las piedras. También se había pensado en las barrancas de Kiyú, porque de repente se podía hacer algo para la contención. Naturalmente en Juan Lacaze, Boca del Rosario y Kiyú es donde se ubican los dos puntos duros, donde está el traslado de arena hacia el departamento de Colonia, o sea hacia el este que es a donde va toda la arena fina y luego con la sudestada se aplana. Siempre llegamos al mismo punto: lo que precisamos es plata.

En un informe el ingeniero Panario decía que se están acumulando 35.000 metros cúbicos de arena por año del lado de San José. Una de las soluciones sería hacer un *bypass* o un trasvasado de arena, es decir, pasar arena de la costa de San José a la de Colonia. Eso fue en el 2012; con el ingeniero Camaño estuvimos buscando hasta que se logró, pero como todo trámite eso había empezado por junio y con las licitaciones llegamos al 8 de diciembre y después de esa fecha no se pueden hacer obras en la costa. Ese refulado que suponía pasar 20.000 metros cúbicos de arena, si mal no recuerdo fue en marzo de 2013.

Aclaro que soy constructor, no ingeniero y, por lo tanto, uno va aprendiendo a medida que conversa con alguien que sabe y le va dando datos. Esto afectaba principalmente la playa vecina a la escollera, lo que sería Brisas del Plata. Hoy con gran asombro está afectando a Brisas del Plata, Santa Regina –que es donde está el campamento Artigas–, Los Pinos Dos, Fomento y Britópolis. Es decir que por ahora está quedando sin problemas Boca del Rosario.

Hace quince días tuvimos una reunión con vecinos de Britópolis y nos mostraron una foto de Santa Regina, donde a un hombre de 1,70 metros de altura prácticamente ya no se le ve la cabeza debido a la altura de la barranca. En realidad, no se trata solo de una barranca sino de que de la barranca a la playa hoy ya no queda nada porque el agua ha barrido la arena. Por ejemplo, en el campamento Artigas, antes tenían lugar de playa como para hacer dos canchas de fútbol –de manera vertical a la playa–, pero hoy eso ya no lo tienen; no solo no tienen arena sino que ya han perdido tres líneas de eucaliptus que había contra la costa.

Esto se construyó en los años 1994 a 1996, los informes llegaron después y lo cierto es que no se trata de un problema de vecindad entre San José y Colonia; me parece que es un problema de Estado, porque me preocupa la costa desde Artigas hasta la barra del Chuy. Como país pretendemos fomentar el turismo, esa industria sin chimeneas, pero hoy, en esta zona, vemos que eso no se da ni se va a dar si no hacemos algo. Por lo tanto, la gran preocupación es ver cómo nosotros, desde la Junta y con el Intendente –a quien también le pedimos que lo manifestara en el Congreso de Intendentes– podemos hacer algo; tal vez entre varios actores podemos encontrar alguna solución.

Hemos pensado en el retiro desde la punta para que fuera algo paliativo. Si se consigue determinado dinero, se podrá empezar a sacar y por lo menos es algo. Nos pueden decir, por ejemplo –como nos sucedió en una comisión de la Cámara de Representantes–, que si sacamos la mitad de la escollera –por ejemplo, 200 metros– igual vamos a tener el 50 % del problema. Prefiero tener el 50% del problema y no el 100 % porque hoy seguimos igual sin que pase nada. Habíamos hecho cierto convenio con el intendente de San José en ese sentido, para no tocar hasta donde él había hecho el paseo porque ya casi es parte de lo que es la costa. Sin embargo, sí nos preocupa el resto porque es muy poco lo que falta para que la arena llegue a la punta.

Tengo documentación en mi poder que fue preparada por Demaval, la Comisión de Vecinos de Costa del Inmigrante y me gustaría mostrarles alguna foto para que vean qué tan progresiva ha sido la acumulación de arena del lado de San José en muy pocos años. La última foto data del año 2011, pero al día de hoy la sombra que se ve allí, en la punta de la arena está llegando casi hasta la punta del espigón.

Como dije antes, la otra opción es cortar la escollera, pero me parece que no hay ningún ingeniero que pueda hacerlo porque también está la desembocadura del arroyo y ahí se generarían algunas corrientes peligrosas para los pescadores artesanales. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas hizo un atracadero dentro del arroyo que hoy se está utilizando. Inclusive, la gente de San José que en su momento se oponía, hoy ve grandes dificultades en esto porque toda la desembocadura del arroyo está golpeando sobre la margen de ese departamento. Por lo tanto, hay vecinos que han tenido que llenar bidones con cemento a fin de construir una barrera y que no se les empiece a achicar el terreno, el fondo del patio, porque algunas churrasqueras o barbacoas ya han caído, se han partido por la erosión que el arroyo está provocando en esa zona.

Como les dije, en el año 2001 vivía en la zona de playas y ya veníamos trabajando con relación a este tema, y en el 2011 lo presentamos en la Junta Departamental de San José. Parecía que habíamos tenido eco, un respaldo, pero quedó ahí. Hoy creo que ellos mismos se están dando cuenta del grave problema que tienen instalado en ese lugar, porque ya hay vecinos –como les decía– de Boca del Cufré que se están quejando de que se les está achicando el terreno. No sé si es un problema de contribución por metro cuadrado, de que le van a cobrar menos, pero en definitiva, en esa zona se está haciendo una erosión bastante importante.

A veces las fotos muestran algunas cosas pero, realmente, invito a que todos los integrantes de la comisión se trasladen –estamos a cien y poco de kilómetros– para que vean el lugar y realmente se den cuenta de la grave problemática que tiene el Uruguay con sus costas. Hasta aquí es un poco el *racconto*.

En el período pasado estuvimos siempre en contacto y trabajando en estas cosas con la edila Nibia Reisch, del Partido Colorado. Pero hoy no es un problema de fronteras, sino de que el Estado debería hacer algo para garantizar que las costas no se sigan deteriorando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a hacer alguna pequeña consideración porque me alcanzan de manera particular las generales de la ley en mi condición de ciudadano maragato y residente del departamento de San José –desde siempre–, a lo que se agrega el hecho de que fui veraneante de Boca del Cufré desde muy niño y conocedor específico de este tema.

Me parece que aquí hay cuatro puntos. Primero: me gustaría saber por qué se tomó la decisión de realizar la obra y qué se pretendía con ello. Segundo: me gustaría conocer el análisis propiamente dicho de la escollera, es decir, la conclusión o inconclusión de la obra. Tercero: quisiera conocer las consecuencias que esto aparejó y que se sufren en el día de hoy. Finalmente me gustaría conocer las soluciones que tenemos para encarar este problema hoy, a partir de la situación de hecho generada, y principalmente pensando para adelante. Esto lo digo sin perjuicio de tener una opinión –que la tengo– acerca de las responsabilidades que pudieren haber para que esta situación se generara. Me parece que el analizar para adelante el tema es una obligación que tenemos que asumir todos quienes tenemos la posibilidad de hacer algo en este momento histórico. Coincido plenamente con la visión. Hoy saludamos el hecho de que ya no sea un tema de complejidad de relación entre vecinos de ambas márgenes del arroyo Cufré, como lo fue al inicio. Considero que es un tema de la región; incluso, más que de dos departamentos, es una concepción global y, por supuesto, también de todo el país. La definición de esa obra fue para dar posibilidades de ingreso al arroyo Cufré, de embarcaciones de tránsito en el Río de la Plata, así como deportivas. No había en toda la costa del departamento de San José –hasta llegar a los puertos que conocemos de Colonia– un puerto de estas características.

La obra es deficiente. De hecho, no se concluyó. Estaba planificada, como bien señalaba usted, a partir de dos escolleras. Por tanto, está inconclusa. Las consecuencias que generó, desde todo punto de vista, fueron nefastas para el departamento de Colonia, y creo que también fueron malas para San José. Yo estuve allí hace diez días. Nosotros mandamos a hacer de manera particular un levantamiento batimétrico y fuimos con un ingeniero especializado en la materia. La arena está muy cerca y se dice que en ocho o diez años podrá tomar el punto final de la escollera realizada, lo que implicaría que cierre la boca del arroyo Cufré y que ocurra algo muy similar a lo que pasó en las areneras cercanas, de Arrospide, que terminaron siendo una laguna.

Entonces, en vistas a un futuro mediato e inmediato, estamos ante una situación muy compleja. Según las opiniones entendidas, se plantean tres tipos de soluciones muy simples. Una sería terminar la obra original tal cual se determinó; otra sería retirar esta media concreción que existe, y la última sería –lo ha planteado algún técnico especializado– partir al medio la escollera actual. Yo tengo la misma información que ustedes en cuanto a que la piedra es de mala calidad –además del costo del flete– por lo que en eso no hay interés. La idea sería para esta última propuesta, adherirla en la misma longitud del tramo que no se quiere tocar, generando una base más ancha en lo que hoy está hecho como una suerte de caminero natural por la intendencia.

Me preocupa –y lo hemos señalado en más de una oportunidad acá– tomar la determinación de asumir una respuesta para esto. Puede ser discutible si es propicio en estos momentos, o si es prioridad en materia de la inversión que puede hacer el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero creo que ese no es el tema hoy. Me parece que si dentro de ocho, diez o quince años se da lo que inexorablemente va a suceder si no se hace algo, todos seremos corresponsables de no ser parte de la solución, en el lugar que estemos.

Quiero hacer propicia la oportunidad, inclusive en homenaje al edil que nos visita –que creo debe ser parte de la convocatoria que quiero hacer–, para plantear que se convoque desde esta comisión a los intendentes de Colonia y de San José, a ambas Juntas Departamentales, con las comisiones respectivas o la representación que se juzgue conveniente, a los tres municipios de los dos departamentos que están vinculados al entorno –Colonia Valdense, Ecilda Paullier y Nueva Helvecia– y obviamente al ministro de transporte, al director de hidrografía o el jerarca que corresponda. Creo que habría que constituirse en el propio lugar y dar una señal de compromiso. Tenemos posiciones muy entendidas en la comisión, como la del senador Pintado que es ni más ni menos que exministro de transporte. Adelanto que entre ayer y hoy hablé con los intendentes Moreira y Falero y ambos están contestes en concurrir y en ir al lugar. A su vez, informalmente hablé con el Director de Hidrografía Camaño, a quien le debo un particular reconocimiento en la materia. Obviamente que no quiero pasar por encima de la decisión que tome el ministro en cuanto a la persona a designar, pero me parece que el señor Camaño debería asistir por razones obvias. De esta forma deberíamos intentar lograr al

menos un compromiso común en cuanto a mirar para adelante en forma conjunta, buscando una solución que nos abarque en esa responsabilidad compartida que vamos a tener si no se hace nada, aparte de la que tengan los que estuvieron al frente de lo que se hizo mal.

Quería dejar planteado esto como una iniciativa.

SEÑORA AYALA.- Comparto plenamente el planteo que hace el señor presidente. Agradezco al edil que nos visita, que nos ha ilustrado con respecto a lo que está pasando; ya veníamos escuchando sobre este tema y hace muy poco, en la comisión de presupuesto, el ministro hizo alguna referencia a ese punto. Más allá de que no dijo ni que sí ni que no, reconoce el tema y por eso sería conveniente que se lo convocara, o a quien él crea conveniente, tal como está planteando el señor presidente.

Estamos haciendo un llamado a la responsabilidad de los que están actualmente para que cuando se encaren este tipo de intervenciones en el territorio se tengan presentes las consecuencias futuras. Más allá de que se reconozca que se actuó mal hace unos años y hoy sufrimos las consecuencias, esa decisión no la podemos cambiar, pero podemos hacer otras cosas a partir de ahora para mitigarlas o para cambiar.

Otra cosa que tiene que estar sobre la mesa es el impacto medioambiental. Si bien estamos hablando de lo geográfico es evidente que eso puede traer un impacto medioambiental a futuro si esto perdura de esta manera. Por eso me parece que la parte de ordenamiento territorial y de medioambiente –me refiero a la Dinama– también tienen que ser incluidas en esta convocatoria. Dejo planteada esa propuesta.

SEÑOR PINTADO.- Tengo anotado que la solución no solo debe reunir la salida técnica, sino también el acuerdo conjunto del MTOP y de las intendencias de San José y de Colonia. No voy a quebrar una lanza por nadie porque nadie pidió ser defendido –es probable que también haya responsabilidades–, pero también es cierto que hace unos años ciertos temas no estaban tan en el orden del día como ahora, porque si no a don Piria jamás se le hubiera ocurrido hacer Piriápolis, que desde el punto de vista ambiental después se descubrió que no era la mejor solución. La gente hace lo que puede para generar puntos de desarrollo.

Es cierto que es una obra que no está concluida; con el señor edil hemos trabajado mucho y bien, en esta tónica que está planteando el señor presidente y que apoyo. Las soluciones no se construyen en contra de nadie sino tratando de reunir a todos. Yo no sé qué resultado dio el refulado porque, además, tuvimos que pedir autorización a la Dinama. A pesar de saber que hay que hacerla participar, cada vez que escucho «Dinama» me salen canas verdes por las demoras: demoran las licitaciones, demora la Dinama, y cuando uno va a hacer las cosas llega tardísimo, con la gente en un estado de ánimo muy complicado o en un momento en el que ya no se pueden hacer. Se llega al colmo de casi cometer el error de hacer una obra en plena temporada, lo que sería el mayor desastre. El refulado fue la única cosa que contó con la unanimidad de los vecinos; después aparecieron algunas rivalidades. Los intendentes estaban en esa reunión, y es bueno lo que recogió el señor presidente. Creo que ese es el camino, bien amplio, por el que tenemos que ir. Todas las soluciones técnicas –vamos a escuchar hablar de varias, pero las tres que señalaba el señor presidente son las que se manejan– tienen pros y contras. Yo creo que hay que analizarlas, pero la que reúne mayor consenso debería ser la más viable porque donde alguien se sienta derrotado estamos otra vez en el mismo lío. Es cierto lo que se dice sobre los materiales de la escollera, pero también es cierto que hay un paseo al que la gente no quiere renunciar. Yo no sé si ya se paró definitivamente el refulado porque me parece que mientras se está haciendo, no provoca problemas. También sé que es una inversión que cuesta cientos de miles de dólares, que posiblemente no se tengan, pero lo que hay que evitar es que se siga agravando el problema.

Me parece, señor presidente, que esta es una de las actividades con las que tendríamos que comenzar el año que viene, o al menos tener una reunión preparatoria antes de que finalice el año para generar un amplio debate. Obviamente que no me niego a convocar a nadie si de la convocatoria resulta que se va a trabajar rápido, porque esa es una cuestión que interesa mucho.

SEÑOR BONNET.- En cuanto a lo que se dijo, en el sentido de que no se concluyó la obra, no es así porque, en realidad, todo el material destinado a la obra se utilizó de un lado solo; se trataba de dos paralelas de 200 metros, y se hizo una sola de 430. Como señalé, no se hicieron las dos paralelas; el material que se iba a utilizar en las dos escolleras se usó para construir una. Antes de construirse la escollera, había una draga que se usaba en Carmelo, Colonia, Boca del arroyo Rosario y boca del arroyo Cufré. Las desembocaduras de estos arroyos traen arrastres que se acumulan en la salida; por tal razón se necesita una draga en todos los puntos de navegación interna de los departamentos.

Con respecto al refulado, se extrajeron 20.000 metros cúbicos de arena, y justo cuando se instala la bomba en el arroyo, un temporal suelta de amarras la draga y hubo dificultades, porque se acumuló una cantidad de arena, que se pasaba sobre la escollera con una retroexcavadora. La bomba tiró 600 metros, es decir, se tiró menos de lo que se acumula por año, y esto hoy lleva tiene diecinueve años largos.

Nuestra intención nunca fue generar una rivalidad. Hoy, la gente que vive en Boca del Cufré se está dando cuenta de que hasta ellos se vieron perjudicados, porque por ejemplo, para ir a la playa desde el *camping* había que atravesar la calle y unos metros de arena, pero hoy tienen que recorrer más de cuatrocientos metros. La dificultad, como ya señalé, también la tienen ellos por un tema de logística. Hoy sé que en una parte, donde está la franja del paseo, se ha hecho alguna plantación de árboles. Nosotros no pretendemos que se saque todo: si en esa parte la arena ya está consolidada como playa, bien, pero no esperemos que toda la costa de Colonia se deteriore por un capricho de no poder sacar 400 metros de arena.

Mi planteo iba en el mismo sentido del de los señores senadores en cuanto a la Dinama, porque se está afectando la costa y se trata de un tema medioambiental. Debemos reconocer que actualmente se habla mucho más del medioambiente que años atrás. Antes, en la Dinama los funcionarios tenían muy pocos expedientes: se hacían obras, pero los estudios llegaban tarde. Saludo, sí, que hoy estén dadas las condiciones, pero creo que debemos accionar porque esto se construyó en 1996 y algunos vecinos se empezaron a reunir antes de 2000 porque alguien les dijo que se iba a complicar el tema de tierras. La brillante idea que surgió fue, justamente, que varios vecinos se reunieran y le hicieran una demanda al Estado. Se demandaban a sí mismos, algo que resulta ilógico.

En 2001 nos reunimos con el ingeniero Panario y distintos actores que podían darnos elementos de juicio como para buscar otra vía que no fuera hacerle un juicio al Estado por parte de gente que lo había perjudicado formando parte de él. Esas son cosas un tanto irrisorias.

Esta reunión fue buena, más allá de que algunos vecinos se habían reunido en otro lado antes e hicieron una especie de boicot, porque en ese encuentro habíamos llegado casi a un entendimiento.

La ministra Kechichián nos recibió varias veces porque ella también estaba preocupada por el tema del turismo en las costas y dijo que iba a ser lo posible –o casi lo imposible– para poder negociar y reunir a los diferentes actores que tuvieran incidencia en el tema, como representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de la Dinama y la ministra de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medioambiente. O sea que la ministra Eneida De León también podría estar incluida en esta visita. Al día siguiente de que el presidente Tabaré Vázquez designa a la ministra y esta nombra a Alejandro Nario como director de la Dinama –que vive en Colonia Valdense, a cinco cuadras de casa; lo lamento por él–, lo visitamos en su casa para entregarle toda la documentación. Fue en esa instancia que nos comunicó que quería tener un estudio, no solo de esa zona puntual, sino de toda la costa para ver cómo podía accionar.

SEÑORA AYALA.- Actualmente se está haciendo ese estudio de la costa. No se trata de un tema que involucre solo a los vecinos de San José o de Colonia, sino que involucra a todo el país. Nos guste o no, es la costa de nuestro país. Si esto continúa, evidentemente el dibujo del mapa del Uruguay será otro. Tenemos que tomar conciencia de esas cosas.

SEÑOR BONNET.- Hay que tener una visión un poco más amplia.

Al cierre de la temporada hay quienes dicen que por concepto de turismo se recaudaron miles de millones de dólares; se manejaron cifras que andaban entre los USD 6:000.000 y USD 7:000.000, y se dijo que ese dinero se podría utilizar con el fin de solucionar este tema, pero son los operadores –y no el ministerio en sí– los que recaudan por la venta de servicios, por la hotelería y demás. El ministerio promociona al Uruguay en todos lados –está bien que lo haga– para que esos operadores hagan la diferencia.

En ese caso creo que se debería estudiar cómo podemos articular. Quiero que quede claro que no se trata de un problema de frontera, no es un problema de buscar quién lo hizo o quién lo autorizó. Quiero que no sigamos hablando, sino que se empiece a hacer algo, aunque sea a sacar 3 o 5 metros. Hay que empezar a hacer algo porque no podemos seguir esperando. Además, en el refulado se gastaron casi USD 700.000. Ya di las excusas de por qué la delegación se redujo. Agradezco la pronta recepción a la inquietud planteada por la Junta Departamental de Colonia. Creo que estos temas son urgentes y que se debe buscar un financiamiento para solucionar esto que hoy es una catástrofe natural, porque las costas del departamento se están viendo muy deterioradas.

Quedamos a total disposición de los señores senadores y esperamos su comunicación para estar al tanto de cómo se van dando los pasos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias por su presencia y nuestro saludo a los integrantes de la Junta Departamental de Colonia.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Son las 16:50).